Tribunal d'appel des transports du Canada

Pour la période se terminant le 31 mars 2011

Rapport ministériel sur le rendement

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Table des matières

Message du Ministre 1

Section I : Survol de l'organisation 3

- Raison d'être 3
- Responsabilités 3
- Résultats stratégiques et Architecture des activités de programme (AAP) 4
- Priorités organisationnelles 4
- Analyse des risques 7
- Sommaire - Rendement 8
- Profil des dépenses 10
- Budget des dépenses par crédit voté 10

Section II : Analyse des activités de programmes par résultat stratégique 10

- Résultat stratégique 11
- Activité de programme: Audience en révision et en appel 11
- Sommaire du rendement et analyse des activités de programme 13
- Leçons apprises 13
- Activité de programme: Services internes 11
- Sommaire du rendement et analyse des activités de programme 13
- Leçons apprises 13

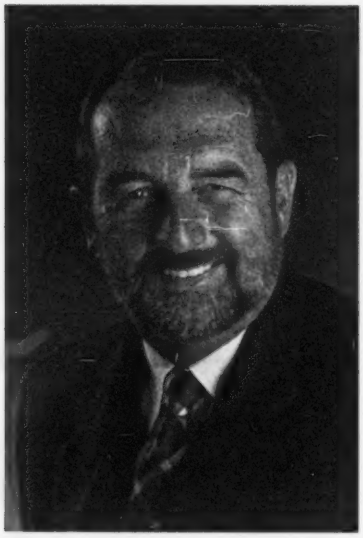
Section III : Renseignements supplémentaires 15

- Principales données financières 15
- États financiers 15
- Liste des tableaux supplémentaires 15

Section IV : Autres sujets d'intérêt 17

- Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation 17

Message du Ministre



J'ai le privilège de présenter un compte rendu des activités du Tribunal d'appel des transports du Canada « ou le Tribunal ». Pour le Tribunal et son prédécesseur, le Tribunal de l'aviation civile, l'exercice 2010-2011 marque la prestation d'un service de qualité aux Canadiens et aux Canadiennes depuis 25 ans.

Le Tribunal est un organisme quasi judiciaire qui statue sur des questions qui ont des répercussions importantes sur la subsistance et l'exploitation des secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime du réseau de transport de ressort fédéral et, récemment, sur la sécurité en matière de transport.

Le Tribunal a fait des progrès et des innovations du Tribunal au cours de la dernière année, alors que son mandat s'est élargi pour inclure les causes présentées en vertu de la Loi sur la sûreté du transport maritime et de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Au fil des ans, grâce à la souplesse, à l'originalité et à la simplicité de sa pratique et de ses procédures, le Tribunal est initialement devenu l'un des meilleurs modèles à suivre au gouvernement fédéral. L'indépendance et l'expertise constituent les principes fondamentaux qu'applique le Tribunal dans le contexte du droit administratif fondé sur les principes d'équité et de justice naturelle.

L'existence même du Tribunal, en tant que mécanisme d'examen des décisions relatives à l'application des règlements ou à la délivrance de permis dans les domaines des transports, a créé un environnement favorable à la résolution des affaires entre Transports Canada et les industries du transport aérien, maritime et ferroviaire qu'il réglemente. En d'autres termes, le Tribunal fournit un forum pour que les parties puissent se parler, communiquer, et ce, pour régler de nombreuses affaires, notamment les cas médicaux du secteur aéronautique.

Enfin, je profite de l'occasion pour exprimer ma gratitude aux conseillers et employés du Tribunal pour leur ardeur à pourvoir les intéressés de l'industrie canadienne du transport d'un

processus indépendant de révision. Je suis certain que nous pourrons continuer à relever les défis qui se poseront dans l'avenir, compte tenu de l'engagement à exceller observé au cours des réalisations passées du Tribunal.

L'honorable Denis Lebel, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Section I : Survol de l'organisation

Raison d'être

Le mandat et la compétence du Tribunal d'appel des transports du Canada (le « Tribunal ») sont prévus par la Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada. Le mandat principal du Tribunal, à titre d'organisme multimodal de révision, est de tenir des audiences en révision ou en appel à la demande des intéressés, relativement à certaines mesures administratives prises en vertu de diverses lois fédérales sur les transports.

Responsabilités

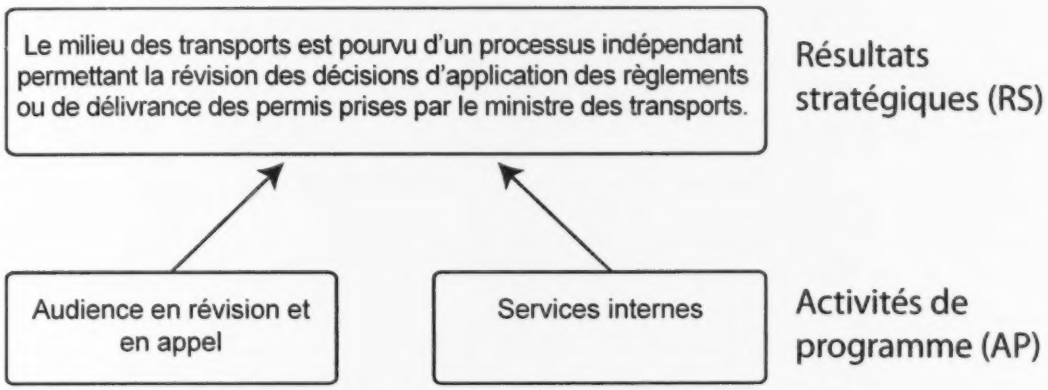
L'objectif du programme est de pourvoir le monde des transports d'un processus indépendant permettant la révision des mesures d'application de la loi et des décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre des Transports.

Les mesures d'application de la loi et les décisions portant sur la délivrance des licences, lesquelles sont prises par le ministre, peuvent comprendre l'imposition d'amendes, la suspension, l'annulation, le refus de renouveler, ou le refus de délivrer ou de modifier des documents d'autorisation pour raisons médicales ou autres. La personne ou la personne morale touchée est désignée sous le nom de titulaire de document.

La révision de ces décisions peut être faite à deux niveaux : une révision ou un appel. Les audiences sont tenues rapidement et simplement aux termes des règles d'équité et de justice naturelle.

À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Résultats stratégiques et Architecture des activités de programme (AAP)



Priorités organisationnelles

Légende de rendement/priorité

Dépassée : Plus de 100 p. 100 du niveau de rendement attendu (tel que démontré par l'indicateur et la cible ou les activités et résultats prévus) pour la priorité ou le résultat précisé dans le Rapport sur les plans et les priorités (RPP) correspondant a été atteint au cours de l'exercice financier.

Entièrement atteinte : 100 p. 100 du niveau de rendement attendu (tel que démontré par l'indicateur et la cible ou les activités et résultats prévus) pour la priorité ou le résultat précisé dans le RPP correspondant a été atteint au cours de l'exercice financier.

Atteinte en grande partie : De 80 à 99 p. 100 du niveau de rendement attendu (tel que démontré par l'indicateur et la cible ou les activités et résultats prévus) pour la priorité ou le résultat précisé dans le RPP correspondant a été atteint au cours de l'exercice financier.

Passablement atteinte : De 60 à 79 p. 100 du niveau de rendement attendu (tel que démontré par l'indicateur et la cible ou les activités et résultats prévus) pour la priorité ou le résultat précisé dans le RPP correspondant a été atteint au cours de l'exercice financier.

Non atteinte : Moins de 60 p. 100 du niveau de rendement attendu (tel que démontré par l'indicateur et la cible ou les activités et résultats prévus) pour la priorité ou le résultat précisé dans le RPP correspondant a été atteint au cours de l'exercice financier.

Priorité	Type[1]	Résultats stratégiques et/ou activités de programme
Tenir des audiences rapidement et sans formalisme	Permanente	Le milieu des transports est pourvu d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des transports.
État : Atteinte en grande partie		

1. Type se définit comme suit : **engagement préalable** – engagement pris au cours du premier ou du deuxième exercice avant l'exercice visé par le rapport; **continu** – engagement pris au moins trois exercices avant l'exercice visé par le rapport; **nouveau** – engagement pris récemment, au cours de l'exercice visé par le Rapport ministériel sur le rendement.

Résumé des réalisations :

- Les services étaient offerts pour résoudre les différends relatifs aux transports de façon simple, rapide, moins litigieuse et plus économique;
- Les audiences se sont déroulées conformément aux termes des règles d'équité et de justice naturelle;
- Des conférences préparatoires aux audiences ont été utilisées pour simplifier celles-ci et accélérer leur déroulement;
- En assurant la qualité et la cohérence des décisions.

Travaux en cours :

- Le Tribunal intensifie ses efforts pour attirer des experts qualifiés du domaine des transports pour joindre le Tribunal en tant que Membre.

Priorité	Type	Résultats stratégiques et/ou activités de programme
Plan de continuité des activités	Permanente	Le milieu des transports est pourvu d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des transports.
État : Entièrement atteinte		
• Un PCA est en place depuis 2007 et est mis à jour annuellement afin de maintenir l'état de préparation du plan de continuité des activités.		

Priorité	Type	Résultats stratégiques et/ou activités de programme
Faire connaître davantage le Tribunal d'appel des transports du Canada et accroître sa visibilité en ce qui concerne sa mission, son rôle et les résultats	Permanente	Le milieu des transports est pourvu d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le

atteints		ministre des transports.
État : Entièrement atteinte		
• Des améliorations ont été apportées au site Web du Tribunal et 3500 décisions y ont été publiées, et ce, pour informer davantage le milieu des transports et les intervenants clés afin qu'ils comprennent mieux le mandat, les services et les décisions du Tribunal. • Le Tribunal éduque les intervenants du domaine des transports à travers des présentations, séminaires et discours, ainsi qu'en participant à des conférences ou des colloques sur l'industrie aéronautique, marine et ferroviaire.		

Analyse des risques

Le principal risque pour le Tribunal, en tant que micro organisation, découle de la pression accrue qu'exercent sur ses ressources l'augmentation et l'imprévisibilité de sa charge, de même que ses obligations au titre des initiatives horizontales pan gouvernementales. Les activités du Tribunal sont régies par les demandes externes; par conséquent, il ne peut que réagir et non planifier à cet égard.

Bien que la demande de services soit demeurée relativement stable, le Tribunal a eu à gérer les hausses croissantes de frais d'exploitation, notamment les allocations quotidiennes des conseillers, les salles d'audience, les sténographes judiciaires, les frais de déplacement, les mises à niveau de la technologie de l'information et les frais de traduction, tandis que son budget d'immobilisations est demeuré stable.

Toutefois, il faut souligner que le risque le plus important se rapporte au nombre de conseillers disponibles pour tenir des audiences et à l'ensemble de leurs connaissances. Pour exécuter notre mandat et programme, le Tribunal doit pouvoir compter sur des conseillers qui possèdent les compétences et les talents relativement aux trois modes de transport.

En conséquence, le Tribunal a mis en place de nombreuses stratégies pour atténuer ces risques potentiels, y compris la recherche de financement additionnel pour soutenir son mandat de transport multimodal, ainsi que l'accroissement de ses efforts pour attirer des experts qualifiés du domaine des transports pour joindre le Tribunal en tant que Membre.

Sommaire – Rendement

Ressources financières pour 2010-2011 (milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 785.2	1 785.2	1 732.0

Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)

Ressources prévues	Ressources réelles	Écart
12	8	4

Résultat stratégique : Le milieu des transports est pourvu d'un processus indépendant permettant la révision des décisions d'application des règlements ou de délivrance des permis prises par le ministre des transports.

Indicateurs de rendement	Objectifs	Rendement de 2010-2011
% des décisions rendues à la suite d'une révision ou d'un appel dans les 90 jours suivant la demande d'audience	100 % des décisions ont été rendues dans un délai de 90 jours	Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après une audience se chiffre en moyenne à 98 pour une révision et à 160 pour un appel. L'augmentation du nombre de jours est due à la complexité accrue des causes dont le Tribunal est saisi.
% des conseillers qui ont reçu de la formation et suivi des cours de perfectionnement	100 % des conseillers ont reçu de la formation dans les 120 jours suivant la date de leur nomination	Au cours de l'exercice financier 2009-2010, le Conseil privé a nommé six nouveaux conseillers au Tribunal et tous ont reçu leur formation dans le délai de 120 jours.
% des employés du greffe qui ont reçu de la formation	100% des employés du greffe ont	Dans le cadre de leur plan d'apprentissage, les employés du greffe ont participé à la séance de

	reçu de la formation au cours de l'année financière	formation de trois jours.
% des décisions publiées sur le site Web	100% des décisions sont publiées sur le site Web dans les 120 jours suivant la date de l'audience	À l'exception des décisions rendues après le délai de 120 jours, toutes les décisions sont publiées sur le site Web dans les 120 jours suivant l'audience, tel qu'il est indiqué dans nos objectifs. *À l'exception des audiences à l'égard des causes médicales et à huis clos où les renseignements sont confidentiels.

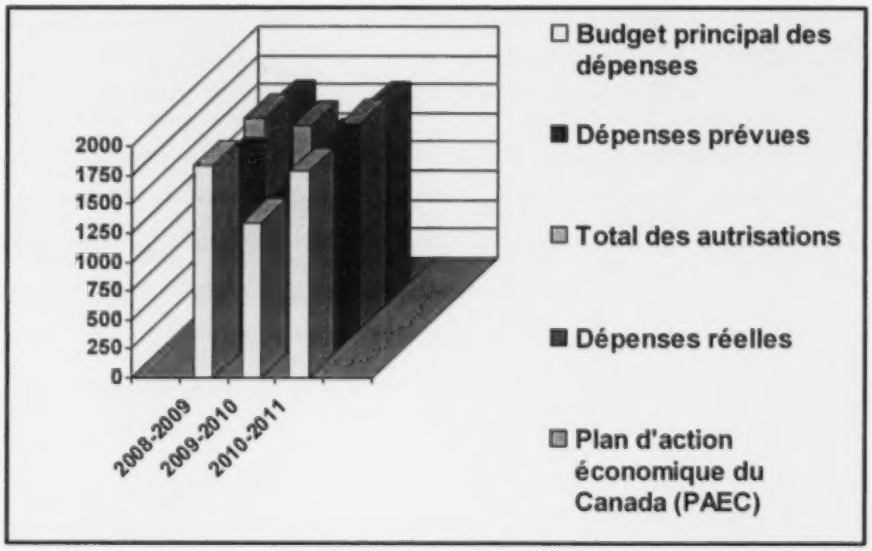
Activité de programme	Dépenses réelles de 2009-2010 (en dollars)	2010–11[2] (en dollars)				Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles	
Audience en révision et en appel	1 165.6	1 426.5	1 426.5	1 426.5	1 388.5	Un Canada sécuritaire et sécurisé

2. Depuis le cycle des budgets des dépenses 2009-2010, les ressources de l'activité de programme Services internes sont présentées de façon distincte des autres activités de programme. Elles ne sont plus réparties parmi les activités de programme restantes, comme c'était le cas dans les budgets principaux des dépenses précédents. Cette mesure a une incidence sur la comparabilité des dépenses et de l'information liée aux ETP par activité de programme entre les divers exercices financiers.

Activité de programme	Dépenses réelles de 2009-2010 (en dollars)	2010–11 (en dollars)			
		Budget principal des dépenses	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Services internes	263.6	358.7	358.7	358.7	343.5

Profil des dépenses

Tendances au chapitre des dépenses ministérielles (milliers de dollars)



Budget des dépenses par crédit voté

Pour obtenir plus de renseignements sur nos crédits organisationnels et/ou dépenses législatives, veuillez consulter les Comptes public du Canada 2010-2011 (Volume II). Vous trouverez une version électronique des Comptes publics sur le site Web de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.[3]

3. Consultez les Comptes publics du Canada 2010 à http://www.tpsgc-pwgsc.gc.ca/recgen/txt/72-fra.html.

Section II : Analyse des activités de programmes par résultat stratégique

Résultat stratégique

L'objectif stratégique du Tribunal est de fournir au milieu des transports canadien un processus de révision par un organisme indépendant concernant les mesures administratives ou les mesures d'application de la loi.

La seule activité du Tribunal est de fournir un processus indépendant de révision aux secteurs aéronautique, ferroviaire et maritime, permettant ainsi aux titulaires de document de faire entendre leur requête. Le Tribunal constitue le seul forum permettant aux titulaires de document d'avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle. Il n'y a aucun chevauchement ou duplication du rôle du Tribunal avec le rôle d'autres comités, organismes, commissions ou tribunaux. Le Tribunal est particulier dans le secteur des transports, étant donné son rôle juridictionnel.

Activité de programme: Audience en révision et en appel

Assure le fonctionnement d'un tribunal indépendant chargé de répondre aux demandes provenant du milieu des transports concernant la révision des décisions relatives à l'application des règlements ou à la délivrance des permis prises par le ministre des Transports aux termes des lois relatives au transport :

- Loi sur l'aéronautique (L.R., 1985, ch. A-2)
- Loi maritime du Canada (L.C. 1998, ch. 10)
- Loi sur la marine marchande du Canada (L.R.C. (1985), ch. S-9)
- Loi sur les transports au Canada (L.C. 1996, ch. 10)
- Loi sur la sûreté du transport maritime (L.C. 1994, ch. 40)
- Loi sur la sécurité ferroviaire (L.R.C. (1985), ch. 32 (4^{e} suppl.))

et de tenir des audiences pour les appels. À la suite d'une audience, le Tribunal peut, selon le cas, confirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision, ou encore renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Ressources financières 2010-2011 (milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
1 426.5	1 426.5	1 388.5

Ressources humaines 2010-2011 (ETP)

Ressources prévues	Ressources réelles	Écart
9	6	3

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État du rendement
Avoir accès à un jugement indépendant régi par les principes de la justice naturelle	Audiences tenues en temps opportun	100 % des décisions sont rendues dans un délai de 90 jours	Atteinte en grande partie
Des plans, des mesures et des dispositions sont en place pour assurer la prestation continue de services essentiels. Cela permettra à l'organisation de recouvrer ses données et ses biens	Un Plan de continuité des activités a été élaboré Des outils ont été conçus pour le maintien de l'état de préparation du plan de continuité des activités, plan d'urgence et plan d'intervention en cas d'urgence, etc.	Mars 2010	Entièrement atteinte
Informer davantage le milieu des transports et les intervenants clés pour qu'ils comprennent mieux le mandat, les services et les décisions du Tribunal	Les renseignements du Tribunal sont accessibles en temps opportun aux personnes non spécialisées	Juin 2010	Entièrement atteinte

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

L'efficacité du programme peut se mesurer par sa capacité de permettre aux intéressés du monde des transports d'obtenir la révision des décisions ministérielles de façon juste, équitable et dans un délai raisonnable.

Le Tribunal encourage la tenue de conférences préparatoires à l'audience pour venir en aide aux parties comparaissant devant lui, dans le but de déterminer les questions sur lesquelles le Tribunal devra statuer et pour permettre la divulgation de documents. Cela permet de réduire la durée des audiences et d'éviter les ajournements à la dernière minute, rendus nécessaires à la suite de divulgations tardives.

Ces conférences ont permis au Tribunal de régler de façon particulièrement efficace les suspensions et les refus de renouveler des licences pour des raisons médicales sans la nécessité de tenir une audience. Les greffières du Tribunal consultent les parties pour fixer des dates d'audience mutuellement convenues, et ce, pour éviter d'ajourner les audiences inutilement.

Au cours de l'exercice 2009-2010, le Tribunal n'a pas renvoyé de causes au ministre des Transports pour réexamen conformément à l'article 7.1 de la Loi sur l'aéronautique. Au cours de l'exercice 2010-2011, le Tribunal a renvoyé 3 causes au ministre pour réexamen étant donné que le Tribunal n'a pas la compétence pour substituer sa propre décision à celle du ministre dans de telles affaires. Le nombre de jours écoulés avant qu'une décision soit rendue après une audience se chiffre en moyenne à 98 pour une révision et à 160 pour un appel.

Leçons apprises

Pour promouvoir la communication entre les parties dans le but de régler les différends, le greffe encourage la divulgation des documents aux requérants, et ce, dans les plus bref délais. Afin de résoudre les questions en suspens qui peuvent retarder la tenue d'une audience, le greffe organise une conférence téléphonique avec mesure que la complexité des causes augmentera dans les secteurs maritime et ferroviaire. Elles serviront de modèles dans les séances de formation.

De plus, les expériences dans les cas du secteur aéronautique seront utiles avec l'augmentation de la complexité et la fréquence des cas du secteur marin et, éventuellement, les cas du secteur ferroviaire et fournira des précédents dans les sessions de formation pour les nouveaux Membres.

Activité de programme: Services internes

Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants : services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel, services de gestion des acquisitions et services de gestion des voyages et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies à un programme particulier.

Ressources financières pour 2010-2011 (milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
358.7	358.7	343.5

Ressources humaines pour 2010-2011 (ETP)

Ressources prévues	Ressources réelles	Écart
3	2	1

Sommaire du rendement et analyse des activités de programme

En tant que micro-organisation, le Tribunal s'appuie fortement sur des tiers pour la fourniture de plusieurs de ses services internes. Au cours de cette année fiscale, un protocole d'entente (PE) avec Transports Canada a été établi pour formaliser une relation de service avec le Tribunal pour la fourniture de ressources humaines, gestion financière, comptabilité, contrats, gestion de la technologie de l'information et les services de sécurité. Le PE décrit les rôles et responsabilités de chaque partie avec clarté et permettra d'améliorer l'efficacité de la prestation de ces services spécifiques.

Leçons apprises

Grâce aux conseils reçus des tiers, le Tribunal continuera à mettre en œuvre des changements pour améliorer la prestation de ses services internes.

Section III : Renseignements supplémentaires

Principales données financières

État condensé de la situation financière
Au 31 mars 2011 (en dollars)

	Variation en %	2010-2011	2009-2010
Total des actifs	20.5%	235 780	195 704
Total des passifs	6.1%	389 277	367 030
Avoir du Canada	10.4%	-153 497	-171 326
Total	20.6%	235 780	195 704

Déclaration condensée des opérations
Pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 (en dollars)

	Variation en %	2010-2011	2009-2010
Total des dépenses	20.6%	1 943 780	1 611 963
Total des revenus	-	-	-
Coût net des opérations	20.6%	1 943 780	1 611 963

États financiers

Les états financiers du Tribunal d'appel des transports du Canada peuvent être retrouvés au www.tatc.gc.ca

Liste des tableaux supplémentaires

La version électronique de tous les tableaux de renseignements supplémentaires qui figurent dans le Rapport ministériel sur le rendement de 2010-2011 est disponible sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.[4]

4. Consultez Partie III – Rapports ministériels sur le rendement (RMR) de 2010-2011 : Information additionnelle (tableaux), à http://www.tbs-sct.gc.ca/dpr-rmr/2010-2011/index-fra.asp.

Section IV : Autres sujets d'intérêt

Coordonnées de la personne-ressource de l'organisation

Le Tribunal d'appel des transports du Canada
333, avenue Laurier Ouest, pièce 1201
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Téléphone : 613-990-6906
Télécopieur : 613-990-9153
Site Web : www.tatc.gc.ca

Personnes ressources :

J. Richard W. Hall – Président et premier dirigeant

Eleanor Humphries – Vice-présidente

Sonny Kim – Directeur, Services ministériels

Mary Cannon – Greffière (Ontario, Prairies et les régions du Nord et du Pacifique)

Monique Godmaire – Greffière (Administration centrale et régions du Québec et de l'Atlantique)